

CIUDADES

Análisis de la coyuntura, teoría e historia urbana

Movilidad no motorizada
y ciclismo urbano

119



REVISTA TRIMESTRAL
RED NACIONAL DE INVESTIGACIÓN URBANA

PRECIO \$ 24.00
ISSN 0187-8611

Movilidades alternativas y espacios públicos eventuales

CIUDADES 119, julio-septiembre de 2018, RNIU, Puebla, México

Diego Roldán*

Las movilidades han sido una problemática abordada desde diversos puntos de vista (Urry, 2007; Delgado, 2007). A lo largo de las últimas décadas, las ciencias sociales protagonizaron un giro espacial (Soja, 1999) y otro de las movilidades (Sheller, 2017). Sin dudas, uno de los componentes fundamentales de esta conceptualización, orbitaron alrededor de la relación tensa entre la cuestión ambiental y el transporte motorizado (Sheller y Urry, 2006). La idea de desarrollar formas no hegemónicas de movimiento en la ciudad, capaces de satisfacer los deseos y necesidades de sus habitantes, a partir de formas de movilidad alternativas a la hegemonía del automóvil, provocó distintas transformaciones en los entornos urbanos. En principio, estas nuevas modulaciones de las trayectorias urbanas, crearon una reconceptualización y una reapropiación de los espacios públicos, tanto por parte de los planificadores urbanos, como de los usuarios de la ciudad (Bearney, 2010). Sin lugar a duda, la calle es el espacio público más importante, tanto en conectividad, como en dimensión de las ciudades contemporáneas. Sin embargo, su uso estaba restringido a la circulación automotriz, siendo destinada una porción muy menor a la circulación peatonal. Mientras los modelos del urbanismo funcional, lanzados durante la posguerra por Le Corbusier en Europa y Robert Moses en Estados Unidos, mantuvieron su predominio, la calle, desde el punto de vista de la planificación, fue el reino del automóvil. El derecho a la ciudad de los habitantes era, en realidad, el derecho a la ciudad de los habitantes con automóvil. Con el incremento de las preocupaciones ambientales y las múltiples problemáticas derivadas de una creciente densidad del flujo automotor y una infraestructura con serias dificultades de ampliación, se idearon nuevas alternativas a la movilidad centrada en el motor y el transporte privado y público. Algunas de estas políticas incluyeron la suspensión de la circulación de vehículos motorizados en distintas áreas de la ciudad y su salida en horas y días determinados. Pero, también, pusieron de

relieve la ductilidad de un medio de transporte, históricamente menospreciado y rechazado, como una forma de unir trayectos dentro de la ciudad: la bicicleta (Vasconcelos, 2010).

La idea de promover un tipo de circulación no motorizada, tanto basada en la bicicleta, como en la movilidad peatonal, configuraron una nueva forma de entender lo moderno. Ya no se trató de una modernidad sostenida, necesariamente, en la velocidad y el proceso de compresión tiempo-espacio (Harvey, 1990), sino de una forma de movilidad que priorizara la calidad de vida de la población urbana. En efecto, con la explosión y la expansión de las movilidades alternativas, la velocidad de la circulación cede su posición privilegiada al cuidado del ambiente por un transporte no contaminante, la preservación de la salud física de los ciudadanos, a través de un cierto ejercicio, la mayor accesibilidad debido al menor coste relativo de los medios de locomoción no motorizados, la descompresión de los flujos de la movilidad urbana (en circulación, un automóvil ocupa el espacio de ocho bicicletas) y el acrecentamiento de la infraestructura del estacionamiento, a partir del uso de vehículos que comprometen menos espacio (en un aparcamiento de automóvil pueden dejarse veinte bicicletas).

Estas políticas de mejoramiento del ambiente y de la calidad de vida, a partir de la implementación de formas de movilidad sustentables, han tenido distintos antecedentes mundiales. En el caso de los países del Norte Global, la mayor parte de estos movimientos fue impulsada por ciertos grupos como Masa Crítica en San Francisco (Furness, 2010). El ciclo de peticiones y cierta planificación participativa de ciclovías y vías recreativas fue importante en esta experiencia. No obstante, los modelos de movilidad sustentable fueron promovidos, por distintos gobiernos locales, alrededor del globo. En gran parte, según las premisas de la *ciudad creativa*, difundidas por Richard Florida (2010), estos modos alternativos de circulación y movilidad fueron diseñados bajo los términos de la competitividad interurbana. Así, buena parte de las ciclovías fueron adoptadas como

* CECUR-UNR-CONICET, Ocampo 3078, 2000 Rosario, Argentina. Correl: diegrol@hotmail.com.

conurrencia de la Calle Recreativa¹ responde, sobre todo, a su ajuste a los esquemas locales de uso del espacio público.² El carácter experimental de esta política de movilidad puede corroborarse en la tardía aparición de la normativa. El municipio oficializó la Calle Recreativa tan sólo luego de comprobar su aceptación social y uso masivo.³

Una serie de espacios públicos relevantes son articulados por medio de la Calle Recreativa: el Parque Independencia, el Bulevar Oroño y la Costa Central y Norte del Paraná. Al aproximarse a la costa, el recorrido comienza a seguir los bordes irregulares de la ribera. La cuadrícula es sustituida por los polígonos, y las construcciones bajas y de mediana altura son relevadas por los edificios de alta gama de casi cincuenta plantas y ciento cincuenta metros de altura. El espacio establece una relación de monumentalidad espejada entre la ciudad y la naturaleza: por un lado, las grandes torres de oficinas y viviendas y, por el otro, el ancho río Paraná y sus islas.

Al comenzar la mañana, la Calle Recreativa está dominada por el silencio. Quienes se desplazan por el circuito pueden oír sus propios pasos golpeando el asfalto libre de motores. Poco después, la afluencia de caminantes y ciclistas produce otros sonidos, menos estridentes y acompasados con el ritmo de las actividades. La mayor parte de la movilidad es peatonal. Dentro de los vehículos se destaca la bicicleta, tanto las que provienen del sistema público “TuBiciMiBici”, como las privadas. Los modelos de paseo son los más utilizados. Menos numerosas son las bicicletas de carrera o montaña, aunque las llamadas playeras ocupan un lugar importante. Otros rodados comparten la diversidad de la Calle Recreativa: *rollers*, patines, *skates* y *longboards*. La Calle Recreativa apoya una diversidad de movilidad, dejando fuera de escena a las motorizadas. Esa variedad se apoya en modulaciones sustentables y basadas en el impulso corporal. Para muchos de los entrevistados, existe una seducción en caminar sobre la cinta asfáltica: “(...) te da cierto placer moverte por el medio de la calle, por el lugar donde siempre está lleno de autos” (Matías, 34). Los peatones y corredores eligen un ritmo de poca intensidad. Se permiten la conversación y la distracción. “Ésta es una instancia para seguirse moviendo, pero más tipo paseo.

A la Calle se viene a caminar, trotar, correr, hacer ejercicio, pero no hay apuros” (Ana, 31) El tipo de recorridos se desarrolla en grupos, son menos frecuentes los caminantes solitarios. Los grupos de pertenencia son variados: familia, amigos, compañeros de caminata, etc. Queda claro, en el ambiente generado por quienes se mueven en y mueven a la Calle Recreativa, que el ritmo no tiene exigencias y el objetivo es pasar la mañana de domingo en movimiento, pero sin expectativas ni velocidad. Sin embargo, algunos arriesgan que, a partir de estos trayectos, conocieron sus capacidades para caminar. Omar (45) afirma haber tomado consciencia de “(...) que podían caminar mucho más tiempo y recorrer distancias mucho más largas de lo que imaginaba (...) Estaría bueno poder hacerlo durante la semana, empezar a armarse recorridos a pie (...)”.

La Calle Recreativa se inauguró bajo una consigna imperativa: “Cambiá el Aire”. Además de una clara inscripción en la cuestión de un estilo de vida saludable, el recorrido propone un corte con las actividades y los ritmos desplegados semanalmente. El municipio procura lograr que, parte de los ciudadanos y algunos visitantes ocasionales, se apropien de uno de los espacios públicos con usos menos diversificados en el esquema de la ciudad funcionalista imaginada por Le Corbusier. Esas calles y esas avenidas siempre ocupadas por automóviles y motocicletas. A pesar del ritmo suave, la movilidad es constante. Excepto cuando el tráfico automotor de las calles perpendiculares lo demanda, casi nadie se detiene. En ocasiones no sólo la interrupción de la continuidad es motivada por el tráfico, también el reconocimiento mutuo de transeúntes y ciclistas es excusa para la detención.

De lo dicho hasta aquí, este tipo de usos e interacciones implica el cumplimiento de los objetivos de este tipo de espacios: la reducción de la contaminación ambiental y sonora, la promoción de la actividad física, el incremento de la interacción y la cohesión social. La Calle Recreativa está especialmente dirigida a un grupo de población sedentaria, quienes habitualmente utilizan vehículos motorizados para desplazarse. Los hábitos laborales y de movilidad son alterados, tanto por el fin de semana, como por la Calle Recreativa que ubica al cuerpo en una cinta imaginaria de movimientos leves, pero constantes. Quienes participan de estos movimientos hacen, del paseo, un motivo para ejercitarse y establecer algún tipo de relación con un estilo de vida saludable. El objetivo y el sentido de la movilidad en la Calle Recreativa están depositados en el movimiento mismo o en el bienestar que produce la movilidad corporal en espacios abiertos. La idea de oxigenación, expuesta en el lema “Cambia el aire”, aparece como un esquema de gubernamentalidad que trabaja a partir del deseo de salud y bienestar que utiliza el medio producido por la Calle Recreativa. El ambiente generado por la Calle Recreativa forma una postal eventual de un circuito construido sobre calles que conectan distintos espacios públicos y que muestra las posibilidades, todavía experimentales y acotadas, de unas movilidades alternativas, sustentables y saludables.

1 Desde su inauguración, el 10 de octubre de 2010 hasta abril de 2012, en un total de 68 jornadas, la Calle logró movilizar alrededor de 1.400.000 usuarios.

2 Inaugurado en 1868, bajo la designación de Boulevard Santafesino, el trayecto de bulevar Oroño cuenta con más de un siglo de tradición. Se trataba del espacio de exhibición y paseo de las elites de la ciudad que vinculaba sus imponentes mansiones y *petits hotels* de estilos europeizantes con los jardines del Parque de la Independencia. Sus usos fueron variando a lo largo del siglo XX, conforme se democratizaron las apropiaciones de los espacios urbanos.

3 Según los datos de la Red de Ciclovías Recreativas de las Américas, el circuito rosarino se extiende a lo largo de 28 kilómetros, semanalmente reúne a 43 mil personas, de las cuales, 34% utiliza bicicletas, 50% son peatones-corredores y 15% patinadores. Allí, se practican diferentes actividades, determinadas por los espacios de descanso y lúdico-deportivos, puntos de Salud y Bienestar y una Bici-Escuela. Asimismo, se desarrollan clases de ritmos, se alquilan bicicletas y tandems, se comercializan jugos naturales, se desarrollan actividades culturales y espectáculos infantiles.

Composición y ritmo de los flujos

Pese a las diferencias en los medios de locomoción, los ritmos tienden a cierto acompasamiento. Los desacoples son pequeñas fallas dentro del medio, grupúsculos o individuos que se desprenden del conjunto. Estos diferenciales aparecen, con frecuencia, en las primeras horas de la mañana. Luego, cuando la calle está llena, son casi imposibles. En algunos tramos, la proximidad de los sujetos que se mueven es notable. Los cuerpos casi parecen rozarse. Comparten, tanto el espacio, como el tempo del movimiento. Aun sin interactuar de forma explícita, configuran un mismo flujo que tiende a establecer patrones de semejanza y sincronización. Como si dentro de la calle hubiera dibujado un sistema de andariveles, los vectores de las trayectorias trazan paralelas con los cordones de las veredas. Este tipo de fórmulas de coexistencia en movimiento impone cierta homogeneidad en el flujo, pero hacen de este espacio un lugar libre de colisiones. “Siempre vengo a la Calle Recreativa. Nunca presencié un accidente o un choque. Aunque la gente que viene es la misma que en la semana anda en auto, acá las personas parecen tener otra consciencia, otra forma de manejarse” (Elvira, 49). Nuestra hipótesis es que, esta sensación de seguridad vial, la genera el medio artificial que propone el circuito y el ritmo sosegado que se impone de modo indirecto a las movilizaciones, tanto de rodados, como de peatones.

Los usuarios y las usuarias de la Calle Recreativa abarcan un espectro caracterizado por su amplitud y diversidad. Desde el punto de vista etario, las presencias se despliegan desde la primera infancia hasta los adultos mayores. La *naturaleza familiar y heteronormativa* del paseo hace que esa diversidad se exprese en un marco delimitado. Las formas de movilidad con mayor compromiso corporal quedan reservadas para los adolescentes y adultos jóvenes. Todos recorren el espacio según sus necesidades y posibilidades. Quienes se ubican en los extremos del espectro etario tienden a colocarse sobre las veredas y su presencia es menos frecuente en la cinta asfáltica. La mayoría argumenta que prefieren esa posición por precaución frente a posibles colisiones con rodados ubicados a sus espaldas.

Las posiciones sociales se presentan más homogéneas. Las capas medias monopolizan el espacio de la Calle Recreativa. Los signos de información del estatus social tienden a mostrar mayor elevación en la medida en que, el paisaje urbano de la costa centro-norte, tiende a sofisticarse. Esto, evidencia cierta proximidad entre las residencias de los caminantes y el tramo que eligen de la Calle Recreativa.

La hegemonía de la clase media apenas es interrumpida por la presencia insignificante y, la mayor parte del tiempo, discreta de los sectores populares. Pero el solo hecho del paso de esos pequeños grupos disonantes, con la homogeneidad de clase, establece un alerta perceptivo. Esa discontinuidad en el flujo y su percepción es performada a través de la mirada de los usuarios dominantes del espacio social de la Calle Recreativa: varones, adultos jóvenes, blancos y de clase media. Esos gestos

buscan recolocar, a los agentes populares, en un margen dentro del flujo. Estos agentes concurren a esos espacios sin las vestimentas funcionales que caracterizan el atuendo de la clase media. Sus comportamientos y corporalidades se exhiben más aleatorios que los del resto de los paseantes. Son un elemento de diferenciación simple para la mayor parte de la concurrencia: una especie de incrustación, una alteridad y una alteración del *continuum* socio-simbólico de cuerpos-vestimentas-movimientos. Como puede apreciarse, el entorno recreacional reproduce ciertas jerarquías sociales y urbanas que se expresan en el mismo recorrido y en los modos de apropiación de los usuarios del circuito.

La Calle hace posible performar recorridos turísticos, dirigidos a una población con cierta posición social y afición a las actividades físicas y los estilos de vida saludables. En el plano organizativo y desiderativo, estas propuestas de calles o vías recreativas tienen por objetivo la restitución de los lazos, las interacciones y la cohesión social. En el espacio de las prácticas, la Calle Recreativa ha ensayado ampliar sus límites hacia el sur de la ciudad. Sin embargo, sus efectos sobre las poblaciones de la periferia y la integración de los usuarios, que prefieren el área centro-norte, aún es baja. Posiblemente, la fragmentación urbana y la segmentación social, entre estas zonas y poblaciones, sean, en gran parte, frutos de la planificación del recorrido que excluye a una porción significativa de la zona sur y a todo el oeste de la ciudad. En esos espacios, residen las clases populares de Rosario. Ese paisaje urbano contrasta con el extremo norte de la vía recreativa, en donde las infraestructuras ferro-portuarias, en desuso y abandono, han sido recuperadas y recualificadas para la construcción de un interface de espacios públicos y emprendimientos inmobiliarios de alta gama que, en conjunto, conforman los dispositivos de expansión de la nueva urbanización post-ferroportuaria y post-industrial de Rosario. En esa zona, se asienta una población de alto poder adquisitivo y estatus social, formada por profesionales y empresarios. Allí, coinciden las partes más altas del espacio urbano y el espacio social (Wacquant, 2018), formando la utopía de la ciudad creativa (Florida, 2010). Puerto Norte, el emblema de esta renovación, es un emplazamiento tan sólo conectado con la trama urbana por grandes avenidas, en las que, la circulación automotriz, se impone. Además, su morfología, disposición



Patinadores en Boulevard Oroño

y tamaño, contrastan con el resto de las edificaciones aledañas. Rodeadas de espacios públicos, emergen comunidades cerradas sobre sí mismas y con poderosos rasgos heterotópicos (Scarpacci, 2014). Taludes y rejas limitan los accesos a las torres de departamentos, detrás de esos perímetros medran mundos sociales de separación y asilamiento (Elquezabal, 2018).

Imagen urbana y circuito de espacios públicos

La Calle Recreativa de Rosario es un ejemplo del ideal de producción de espacio público de la planificación urbana estratégica. Para Manuel Delgado (2007), los espacios públicos son los lugares para la construcción de una imagen de la ciudad que se monta sobre los sectores urbanos más renovados y menos problemáticos. Sobre esas infraestructuras, prácticas y agentes socio-culturales, se instala la premisa de la emergencia de un nuevo espacio público comunitario y sin fisuras, capaz de expresar una totalidad social coherente y cohesionada. Los cuerpos y rodados siguen vectores de direccionamiento Sur-Norte (predominante) y Norte-Sur (minoritario). Dentro del circuito, existen distintos espacios que pueden utilizarse con objetivos diferentes. De Sur a Norte, la primera estación sobre la calle San Martín está compuesta por una pequeña red callejera que hace las veces de cancha-escuela de tenis. El espacio es, más o menos, nuevo. Entre los habitués, de ese tramo del paseo, ha despertado más curiosidad que deseos de tomar clases de tenis. Esas atracciones son barriales. Es improbable que, los usuarios del extremo norte del circuito, tengan deseos de dirigirse hasta el extremo sur para participar de este tipo de actividades. Lo inverso suele ser, incluso, frecuente.

Como lo anticipamos, la mayor parte del circuito posee un potente sentido sur-norte, demostrado en la primera fracción del recorrido. Las Avenidas San Martín y 27 de Febrero no tienen interrumpida la traza vehicular, para automotores y motocicletas, que corre con dirección norte-sur. Esta orientación, como un síntoma, revela el punto de llegada. El norte magnético de la brújula, que ordena los flujos del circuito, está configurado alrededor de las nuevas urbanizaciones y el espacio público de la costa. Allí, las instalaciones del viejo puerto y las antiguas empresas cerealeras, fueron sustituidas por los extraordinarios emprendimientos inmobiliarios y una rambla consecutiva de espacios públicos. De un lado, la renovación de Puerto Norte funciona como una gran y seductora escenografía urbana y, del otro, el río Paraná opera como una imponente y atractiva postal natural. En los tramos septentrionales del circuito, paisaje urbano y natural, generan dos imágenes retóricamente grandilocuentes.

Desde una perspectiva cenital, el flujo de movilizaciones desplegadas sobre la Calle parece estar entubado. Es muy difícil recorrer el circuito mediante atajos, dado que su configuración apenas si cuenta con algunas lateralidades. Hasta cierto punto, podría pensárselo como una *calle de dirección única*. La mayor parte de las desviaciones del circuito central se producen en el Par-

que de la Independencia, en donde, algunas de las vías interiores, son utilizadas como parte de la Calle. Sin embargo, como no se trata de zonas afectadas por el recorrido de los cuerpos, quedan un poco ocultas y des-afectadas de los usos principales.

El primer tramo del trayecto se desenvuelve sobre la Avenida San Martín desde Bulevar Seguí hasta la Avenida 27 de Febrero y la intersección de San Martín y 27 de Febrero hasta la de esta última con Bulevar Oroño. Es una zona residencial y comercial. Esta parte sur del trayecto dista de ser la más frecuentada. Las movilidades no son masivas ni variadas. La animación más contundente y sostenida principia en la intersección de 27 de Febrero y Bulevar Oroño, en donde el flujo es amenizado por el escenario del primer espacio verde de gran porte de la ciudad. Allí emergen los espacios públicos, el antiguo predio de la Sociedad Rural, el Hipódromo y el Museo de la Ciudad. Este tramo culmina, junto con el Parque Independencia, en la intersección con la Avenida Pellegrini. En este segmento, es posible observar las primeras estaciones destinadas a diferentes actividades físicas, lúdicas y recreativas. Sin dudas, de ese tramo, el punto más atractivo y con mayor número de participantes, es la Escuela de Ritmos y, en especial, las clases de zumba. La concurrencia es, casi en su totalidad, femenina. Son contados los varones que se suman a la danza guiada. En ese mismo sector, hay un pequeño puesto de venta de jugos saludables montado por Economía Solidaria y un taller de reparación de bicicletas. La zona de Oroño, entre Pellegrini y el Parque Norte, no ofrece mayores atractivos verdes. Tan solo el bulevar aparece como un lugar a transitar y a los costados se levantan las suntuosas construcciones de las élites de comienzos del siglo pasado. Esta área posee una gran animación y genera mucho interés.

Cerca de los últimos tramos de Oroño, llegando a la playa de maniobras del Ferrocarril y en las inmediaciones del Parque Sunchales, se emplaza una Estación del Bienestar. Allí, se realiza una promoción de la salud y de la prevención de las enfermedades cardiovasculares, a través de la actividad física y el movimiento. Estudiantes avanzados y graduados recientes de las universidades privadas de la ciudad, con carreras de medicina y kinesiología, toman la presión arterial, controlan el ritmo cardíaco y practican ejercicios de elongación con quienes deseen participar.

La Calle Recreativa intenta no sólo recrear los cuerpos, sino, también, los lazos sociales. Se presenta como un espacio comunitario y de integración participativa. En donde, aparentemente por cuatro horas en las mañanas de domingo, las distinciones sociales se vuelven confusas, permeables, porosas y fluidas. Este hecho, como hemos observado en el apartado anterior, es más un desiderátum de los organizadores de este circuito, que una constatación que pueda hacerse de su funcionamiento.

En definitiva, la Calle Recreativa confirma las imágenes del poder social y urbano de la ciudad. Atravesada por un flujo de movilizaciones protagonizadas por las clases medias, el circuito enlaza las zonas más patrimonializadas y las más recualificadas de Rosario, las mansiones y *petits hotels* de las elites de comienzos del siglo XX

y las torres-*countries* de comienzos del siguiente, los espacios verdes inspirados en el paisajismo francés decimonónico y las cadenas de espacios públicos desarrolladas en correlación al urbanismo arquitectónico catalán de los años 1990, el Museo de Bellas Artes con un pórtico de columnas rectas y el Museo de Arte Contemporáneo que recicla los cuerpos cilíndricos de un elevador de granos. Desplegado sobre Bulevar Oroño, el corazón del recorrido espeja las imágenes urbanas de dos ciudades: la Rosario agroexportadora de fines del XIX y comienzos del XX y la ciudad post-industrial y post-ferroportuaria de inicios del XXI. Dos postales protagonizadas por las elites y sus lugares de residencia y paseo.



Grupo Ciclistas en tramo Puerto Norte.

Palabras finales

Al recordar su infancia berlinesa y el parque de Tietgarten, Walter Benjamin (1982) afirmó: “[i]mporta poco saber orientarse en una ciudad. Perderse, en cambio, en una ciudad, como quien se pierde en un bosque, requiere aprendizaje.” Estas operaciones son realmente complejas en el itinerario que proponen circuitos como la Calle Recreativa de Rosario. Allí, perderse, no sólo requeriría una práctica de evasión y aprendizaje, sino que, en el interior del circuito, tales tentativas resultarían casi infructuosas. Desde la señalización que establece el rumbo de los peatones, ciclistas, patinadores, etcétera, con el mismo sentido en que circulan habitualmente los automóviles, hasta la masa de personas que asume esos mandatos en sus desplazamientos, la Calle Recreativa genera un universo cerrado sobre sí mismo, un flujo entubado, en el que perderse resulta imposible. Pese a estas limitaciones, para ejercitar las artes del extravío-extrañamiento benjaminiano, para construir los enunciados peatonales decertonianos (De Certeau, 1999) o las derivas debordianas (Debord, 1999), la Calle Recreativa se configura en un universo, a través del cual, es posible conocer y comprender un fragmento de la ciudad, las corporalidades y las movilidades que allí se promueven y activan.

Paradójicamente, la negación de la circulación lecorbusieriana que propone la Calle, trastoca a los agentes, las modalidades y las velocidades de la circulación, pero al emplazarse sobre la misma infraestructura y mantener sus puntos clave activos, su funcionamiento queda aprisionado por la lógica circulatoria del sistema de calles urbanas. Se cambian los actores, los vehículos, los ritmos y las velocidades, pero no se modifica el escenario y gran parte de la lógica permanece inalterada. No obstante, las transformaciones son lo bastante significativas como para brindar una instantánea matinal y dominguera de un fragmento móvil de la ciudad. Sobre esa parte se compone una imagen que la ciudad desea mostrar, una exhibición de distintas postales de las fases de un proceso, de modernización de las infraestructuras y paisajes, que continúa abierto.

La Calle Recreativa busca convertirse en un espacio para el encuentro y resocialización comunitaria absolutamente inclusivo. Se propone como un espacio público eventual, casi una heterotopía a la Foucault (1967). En ese *espacio otro o diferente*, encuentra expresión *una parte* del espacio social, *una parte* del espacio urbano, *una parte* del paisaje natural y *una parte* de las movilidades de la ciudad, pero, precisamente, se trata de *la parte hegemónica*. La Calle Recreativa configura una reafirmación de la clase media blanca, la familia heteronormativa, las vías que conectan los espacios verdes y públicos anexos a las viviendas de las élites de comienzos de los siglos XX y XXI, del paisaje ribereño *natural*, o mejor, post-ferroportuario, surgido del desmontaje y reconversión de muelles, galpones, elevadores de granos, etcétera, en espacios públicos polifuncionales y de las movilidades-corporalidades que eligen un estilo de vida que define al movimiento como uno de los pilares de la salud y el equilibrio energético. Mientras en sus márgenes queda la ciudad menos renovada, las plazas barriales, los arroyos del sur y el norte de la jurisdicción, las calles con viviendas menos lujosas, los cuerpos no tan saludables y las formas de concebir el descanso por fuera de un medio que fomenta el *perpetuum mobile* gubernamentalmente organizado.

Además, la promoción de las movilidades alternativas no alcanza más que a los usuarios habituales de automóviles que, por un día y unas horas, prescinden de ese vehículo para desplazarse. Pero que, una vez culminada esa experiencia eventual y acotada, vuelven a emplear sus medios de locomoción motorizados. De forma que, los esquemas de vida saludable y recreación no motorizada, tienden a durar lo que el ambiente artificial de la vía recreativa. Hemos comprobado a través de las rondas de entrevistas que, la mayoría de los usuarios, como Omar, a lo sumo experimenta un deseo de ensayar moverse con estas reglas eventuales en su vida cotidiana. Pero que, debido a las exigencias de ese otro medio que es la ciudad inundada por vehículos a motor y con horarios y desplazamientos muy estrictos, prefieren volver a sus costumbres más tradicionales. “Esto es lindo, pero no me imagino yendo a pie o en bici al trabajo. Me da la impresión que no llegaría nunca” (Juan Pablo, 38).



Tramo Norte de la Calle Recreativa Rosario.

En el otro extremo del espectro social, los sectores populares que, habitualmente, se desplazan sirviéndose de la bicicleta y de la caminata como medios de movilidad, no frecuentan este espacio. Les parece un lugar que prolonga los esfuerzos de desplazamiento invertidos en sus jornadas de trabajo y que, además, no tiene puntos de contacto con el espacio en el que residen. “Mirá si voy a querer ir a pedalear un domingo a la mañana, si todos los días tengo que hacerlo para llegar al trabajo. Además, la zona no me queda cerca” (Ramón, 52). Como muchas de las políticas de promoción de utilización de la bicicleta en América Latina (Bochud, 2016), la Calle Recreativa de Rosario está forjada por paradojas. Por un lado, el intento de incluir socialmente a diversos usuarios del circuito y la dificultad para extender el tipo de usuarios más allá de las clases medias y medias altas. Por otro, la idea de reforzar esa imagen de ciudad con atracciones para esos grupos sociales que constituyen los ciudadanos con capacidad adquisitiva, quienes pueden darle vida a la ciudad a partir de sus emprendimientos y sus modos de vida. En este tipo de políticas, el derecho a la ciudad y la justicia espacial, parecen emplazarse en un primer plano argumental y retórico y ocupar un modesto segundo lugar en el espacio de las prácticas y relaciones sociales (Soja, 2014; Bret, Gervais-Lambony, Hancock, Landy, 2016).

Bibliografía:

- BENJAMIN, Walter. *Infancia en Berlín hacia 1900*, Madrid, Alfaguara, 1982.
- BERNEY, Rachel. “Learning from Bogotá: How Municipal Experts Transformed Public Space” en *Journal of Urban Design*, Vol. 15, N° 4, 2010, pp. 539-558.
- BOCHUD, Lucas. *La promoción de l’usage du vélo à Bogotá: entre urbanisme entrepreneurial et justice spatiale*, Tesis de Maestría, Universidad de Lausanne, 2016.
- BRET, Bernard, Philippe GERVAIS-LAMBONY, Claire HANCOCK y Frédéric LANDY (comps). *Justicia e injusticias espaciales*, Rosario, UNR, 2016.
- DAVILA, Julio D. (comp). *Movilidad y pobreza. Aprendizajes de Medellín, Soacha y Colombia*, Development Planning Unit, Bogotá, 2012.
- DE CERTEAU, Michel. *La invención de lo cotidiano*, Ciudad de México, Universidad Iberoamericana, 2000.
- DEBORD, Guy. “Teoría de la Deriva” en *Internacional situacionista. La realización del arte*, Vol. I, Madrid, Literatura Gris, 1999.
- DELGADO, Manuel. *El espacio público como ideología*, Madrid, Libros de la Catarata, 2011.
- . *Sociedades Movedizas. Pasos hacia una antropología de la calle*, Barcelona, Anagrama, 2007.
- ELQUEZABAL, Eleonora. *Fronteras urbanas. Los mundos sociales de las torres de Buenos Aires*, Buenos Aires, Café de las Ciudades, 2019.
- FLORIDA, Richard. *Las ciudades creativas: por qué donde vives puede ser la decisión más importante de tu vida*, Barcelona, Paidós, 2010.
- FOUCAULT, Michel. “Espacios diferentes (heterotopías)” en *El cuerpo utópico. Las heterotopías*, Buenos Aires, Nueva Visión, 2010, pp. 63-81.
- FURNES, Zack. *One Less Car. Bicycling and the Politics of Automobility*, Filadelfia, University Press, 2010.
- HARVEY, David. *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*, Buenos Aires, Amorrortu, 1990.
- JAJAMOVICH, Guillermo. “Miradas sobre intercambios internacionales y circulación internacional de ideas y modelos urbanos” en *Andamios*, N° 22, 2013, pp. 91-111.
- MUNICIPALIDAD DE ROSARIO. *Ordenanza 9457*, 16 noviembre 2015.
- PECK, Jamie. “A vueltas con la ciudad creativa” en *El mercado contra la ciudad. Globalización, gentrificación y políticas urbanas*, Madrid, Traficantes de Sueños, 2015, pp. 53-106.
- SCARPACCI, Martín. *El GPU Puerto Norte en el planeamiento estratégico socialista: Rosario, Argentina 2003-2013*, Tesis de Maestría, Quito, FLACSO-Ecuador, 2014.
- SHELLER, Mimi. “From the Spatial Turn to Mobilities Turn” en *Current Sociology*, Vol. 65, N° 4, 2017, pp. 1-17.
- y John URRY. “The New Mobilities Paradigm” en *Environment and Planning A*, Vol. 38, 2006, pp. 207-226.
- SOJA, Edward. *Postmodern Geography. The Reassertion of the Space in Critical Social Theory*, Nueva York/Londres, Verso, 1989.
- . *En busca de la justicia espacial*, Valencia, Tirant Humanidades, 2014.
- URRY, John. *Mobilities*, Cambridge, Polity, 2007.
- VASCONSELLOS, Eduardo. *Análisis de la movilidad urbana, espacio, medio ambiente y equidad*, Bogotá, CAF, 2010.
- WACAQUANT, Loïc. “Bourdieu viene a la ciudad: pertinencia, principios y aplicaciones” en *EURE*, Vol. 49, N° 129, 2017, pp. 279-304.

Entrevistados, primavera-verano de 2017

- Matías, 34 años, Profesional.
- Ana, 31 años, Estudiante de Posgrado.
- Omar, 45 años, Empleado Público.
- Juan Pablo, 28 años, Estudiante de Medicina.
- Ramón 52, Albañil.

Carta Económica Regional N° 121

Venta y suscripciones:

Universidad de Guadalajara

INESER, Centro Universitario

de Ciencias Económico-Administrativas

Periférico Norte 799, Módulo M, Segundo Nivel, Núcleo

Los Belenes, 45100 Zapopan, Jalisco, México

Tel y Fax: (33) 37703404 exts. 25770 y 25249

Correl: revista.cartaeconomica@gmail.com

Página: <http://www.cartaeconomica.cucea.udg.mx/>



Alteridades N° 55

Venta y suscripciones: UAM-iztapalapa, División de Ciencias Sociales y Humanidades, Departamento de Antropología, Edificio F, Cubículo 001, Avenida San Rafael Atlixco 186, Colonia Vicentina, Delegación Iztapalapa, 09340 Ciudad de México

Tel: (55) 58044764. Correl: alte@xanum.uam.mx Página: <http://alteridades.izt.uam.mx>

